MOTORI



LANCIA / NUOVA THEMA

Ammiraglia riproposta

Ritocchi a carrozzeria e interni - Un 3 litri V6 e meccanica «preziosa»



La vettura è già sul mercato.
Tutti gli interventi diretti
ad accrescere confort
prestazioni e sicurezza

BADEN BADEN - Lancia ha il suo posto nell'ambito del gruppo Fiat, ha un compito preciso: da sempre lo assolve nel modo migliore possibile, da sempre attua le migliori strategie per conservarsi le preferenze acquisite fra i consumatori, sia quelli locali, ovvero del mercato italiano, sia quelli esteri, ovvero dei mercati europei. E molto dell'immagine della «casa» torinese deve riconoscerlo alla sua Thema, una vettura che, dal sua lancio, nel 1984, fino ad oggi ha costantemente conservato, pur nelle logiche alternanze di impatto, un carattere elitario inconfondibile.

Ed è anche vettura che ha costantemente usufruito dei progressi della sperimentazione: tutto quello che ha significato e significa progresso motoristico ha trovato una corrispondenza, in misure razionali naturalmente, proprio nella Thema. Quidi rinnovamenti, aggiornamenti periodici e programmati. Uno di questi è proprio attuale e permette alla Lancia di mettere, proprio oggi, sul mercato una nuova Thema.

Rinnovamento che non tocca tanto, anzi quasi per nulla l'immagine esterna della vettura, che resta quella apprezzata di sempre (soltanto qualche ritocco, come nuovi paraurti, specchietti in colore vetture, nuove luce di stazionamento, e nemmeno tanto gli allestimenti interni (anche in questo caso soltanto piccoli interventi, come la nuova selleria, specchietto retrovisore fotosennsibile, strumentazione arricchita e luci di parcheggio).

L'intervento sensibile è sopratutto rivolto alla motorizzazione e alla meccanica. Per quanto riguarda la motorizzazione si può forse parlare di una piccola rivoluzione: la novità più sostanziosa è la sostituzione del precedente V6 da 2.8 cc con un V6 da 3.0 litri con potenza massima di 175 cv (un motore, senza dubbio, di sapore familiare, mentre restano, naturalmente il 2.0 aspirato 16 valvole da 155 cv, il 2.0 litri turbo 16 valvole da 205 cv, per quanto rfiguarda i propulsori a benzina, e il turbo diesel da 2.5 litri da 118 cv. Motori che, naturalmente equipaggioano sia la berlina sia lo station wagon.

Questi motori, tutti naturalmente «verdi», ovvero con marmitta catalitica, godono di interventi di particolare efficacia: come la gestione elettronica integrata dell'accensione e dell'iniezione, il collettore d'aspirazione modulare per i motori 16 valvole 2.0 litri aspirato, gli accorgimenti antirumore e antinquinamento per i motori 2.5 turbo diesel.

Anche la meccanica può vantare «abbellimenti»: basterebbe ricordare il dispositivo viscodrive per le trazioni anteriori (versioni Turbo 16v e 3.0 V6), la retromarcia sincronizzata, il cambio automatico ZF a 4 rapporti, sospensioni con nuovi amortizzatori lamellari, Abs di serie a partire dall'alestimento LE, Nuova taratura dell'idroguida ecc. Sono tutte aggiunte, per così dire, destinate ad aggiungere sicurezza e confort di guida a una vettura già sicura e confortevole.

Come detto la nuova Thema entra in commercio subito: i prezzi subiranno, è una prassi alla quale nessuna «casa» produttrice viene meno, un ritocco che va dallo 0,17 fino al 4 per cento. L'obiettivo di vendita è di arrivare a un minimo di 25.000 pezzi annuali.

Alessandro Cappellini

LANCIA / NUOVA Y10

Completa la piccola cittadina

Interventi estetici, agli interni e alla meccanica



BADEN BADEN — Per la Y10 gli interventi sono, in paragone, più sostanziosi, E sono rivolti, come è stato detto, a mantenere un parallelismo fra questa vettura da città, fra le sue doti elitaria e quelle della Thema.

Interventi estetici di un certo peso: varia il frontale, più stilizzato, più vicino al family feeling Lancia (tutto appare più armonico e coinvolgente); cambiano sostanzialmente le luci posteriori, che assumono uno sviluppo accentuatamente orrizontale. Sono le variazione più appariscenti: ad esse se ne aggiungono altre di impatto minore.

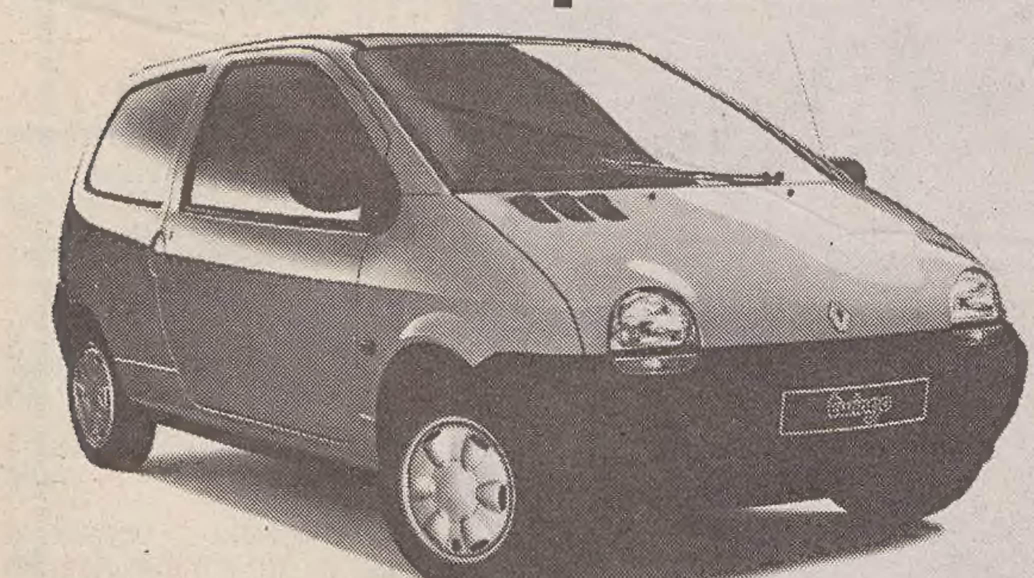
Molto nuovo anche l'interno, con una plancia totalmente ridisegnata, più avvolgente e più razionalmente consultabile (grafica di lettura immediata), con il volante regolabile in altezza, con i sedili ancora più confortevoli ed ergonomici. Sul piano del confort da registrare anche l'aggiunta della climatizzazione (integrabile con il condizionatore) e l'adozione di tessuti e di materiali di pregio per i rivestimenti.

Ancora più sostanzioso l'intervento sui motori ed sulla meccanica: oggi la nuova Y10 (commercializzazione a metà olttobre) è equipaggiata da due motori, il Fire 1.100 ad iniezione e il 1.300. Entrambi sono, naturalmente, catalizzati e a iniezione elettronica, sono dotati di un nuovo cambio ad alta manovrabilità (sarà costruito a Mirafiori in 4.000 esemplari. Altri miglioramenti per la frizione, gli amMortizzatori e l'impianto elettrico. Lancia programma di venderne 100.000 all'anno, nonostante qualche piccolo ritocco ai prezzi.

al. ca.

ANTEPRIMA / RENAULT

«Twingo», monovolume dalle linee «spaziali»



Renault reinventa l'auto. E in effetti con l'arrivo (al prossimo Salone di Parigi) della «Twingo» le quattro ruote si ripropongono in una veste inconsueta. Almeno per le cilindrate minime. Appare, infatti, una «piccola» da città in versione monovolume. Dalle prime immagini giunte in redazione, la «Twingo» sembra la sorella minore dell'«Espace», ma un esame più attento rivela soluzioni stilistiche veramente uniche.

In un momento in cui la Fiat punta tutte le sue carte sulla Cinquecento made in Polonia, la Renault è andata alla ricerca di una soluzione che rompesse con il passato. Privilegiando l'abitabilità e il comfort di marcia (anche nei percorsi extraurbani).

La ricchezza dell'equipaggiamento è addirittura eccezionale: dal cambio a cinque marce ai vetri atermici, al tergilunotto... E inoltre ci sarà di serie addirittura l'aria condizionata.

La «Twingo» nasce anche dopo un lungo esame di marketing e infatti la Renault ha deciso (anche per non 'cannibalizzare' la Clio) di proporla con una sola motorizzazione (quella da 1200). Il propulsore (già montato sulle Clio) eroga 55 cavalli e comunque non consente di andare a più di 150 orari. Tale dato è importante perchè in questo modo la «Twingo» potrà essere guidata anche dai neopatentati (dal '93).

Inoltre è dotata di marmitta catalitica a tre vie e di accensione elettronica. E guarda con interesse ai problemi ecologici: i componenti in plastica (tutti marcati) possono venire riciclati.

Ma diamo uno sguardo alle dimensioni: pesa 790 chilogrammi ed è lunga meno di tre metri e mezzo.

E' prematuro parlare di prezzi, ma il costo finale dovrebbe aggirarsi attorno ai dodici milioni. Quando arriverà dai concessionari italiani? L'argomento sembra essere top secret, ma in Francia comincerà a circolare già da gennaio.

La «Twingo» sta destando grande curiosità poichè apre le porte di un nuovo segmento. Potremmo azzardare che questa vetturetta, in teoria, nasce senza dirette concorrenti.

Il design, con le linee «a uovo», molto, molto arrotondate ci sembra abbastanza riuscito anche se dobbiamo ancora abituarci a questa auto appena reiventata. La novità, spesso, ha il potere di stupire.

Ro. Ca.

NOVITÀ / LA PRESENTAZIONE PEUGEOT DELLA 950 CATALIZZATA

Ma ora la «106» parla in triestino

Creata soprattutto per i neo-patentati (in vista del '93) - La prova sulle strade del Goriziano



Nasce giovane. Sembra un «non senso», ma la «106» di Casa Peugeot nella versione 950 cc. è stata creata soprattutto per coloro che sono freschi, anzi, freschissimi di patente. Dal gennaio del '93, infatti, con l'arrivo del nuovo codice della strada (atteso ormai da oltre vent'anni...) i neo-patentati dovranno guidare solo vetture di potenza limitata, ma soprattutto che non superino i 150 orari. Anche questo sembrerebbe un «non senso», poichè sulle nostre autostrade i limiti sono di 110 o di 130 chilometri orari, a seconda della cilindrata. Ma con questo «tetto» dei 150 il legislatore ha comunque evitato che i neo-patentati del prossimo futuro possano mettersi al volante di vetture da «grand prix». Dunque, niente motori turbocompressi e niente sedici valvole, ma solo per i primi tre anni dal conseguimento della patente: poi saranno dischiuse le porte del brivido...

A dire il vero c'è ancora qualche problema da risolvere. Uno su tutti: i giovanissimi che stanno prendendo la patente ora, dal prossimo gennaio dovranno passare alle vetture «under 150» o saranno esentati?

In attesa di queste importanti decisioni, le case stanno giocando d'anticipo. E la Peugeot ha subito presentato una «106» non solo «giovane», ma anche catalizzata. E non è finita: fra poche settimane dovrebbero giungere anche le versioni «ad hoc» della «205». Ebbene, la «106» (a un anno esatto dal suo lancio internazionale) ha avuto il suo battesimo nella sua nuova «dimensione» proprio nella nostra regione. Erano molti anni che Trieste non veniva scelta per una «vernice» di questo genere, e i giornalisti specializzati sono confluiti numerosi. Le prove si sono svolte sulle strade impegnative del Goriziano (per esempio sul monte San Michele), mentre la conferenza stampa ha avuto luogo nella sede della Camera di commercio triestina.

La «106» era già presente sul nostro mercato con una versione dotata di motore da 954 cc, ma ora ha più cavalli (50 e seimila giri) ed è addirittura più veloce (149 orari) nonostante la presenza della marmitta catalitica.

Nel rapporto cilindrata/prestazioni potremmo azzardare che secondo noi questa «piccola» della famiglia «106» è la migliore. E' infatti scattante, agile, facilissima da guidare. E con un propulsore molto elastico.

Nonostante la cilindrata limitata si comporta egregiametne nei percorsi extraurbani, e i sorpassi vengono effettuati senza i soliti «patemi» d'animo.

Lo starter automatico e l'iniezione consentono un avviamento sempre pronto, istantaneo, e il cambio ben rapportato non obbliga a continui interventi. La «seconda» e la «terza» sono vere marce «tuttofare».

La comodità per quattro persone è senza dubbio fra le migliori e la visiblità è addirittura eccezionale. Avremmo invece preferito qualche «preziosità» in più nell'abitacolo, poichè la «106» è comunque una vettura che intende porsi ai vertici del suo segmento di mercato.

I prezzi? Nè alti, nè bassi: 12 milioni e 700 mila per la «base», un milone e mezzo in più per la «XR» (quella più «ricca»). Ora non resta che prendere la patente.

Roberto Carella

PEUGEOT / ALTRE NOVITA'

Per la 106 diesel e 5 porte

In arrivo la rinnovata 405 berlina e sw

TRIESTE - Il lancio della 106 954 cc catalizzata non è che un momento dello sviluppo previsto per questo modello. Nella gamma 106 entreranno, nel breve giro di qualche settimana (in ottobre) la versione diesel ed entro la fine dell'anno la 5 porte. Per equipaggiare la versione a gasolio la «casa» francese ha scelto il quattro cilindri di 1.360 cc, pulito già all'origine, che sviluppa una potenza massima di 50 cv a 5.000 g/m, velocità massima 149 orari. Due gli allestimenti previsti: Xnd e Xrd. L'arrivo della versione a 5 porte accanto a quello a 3 porte non modifica la denominazione delle varie versioni, che presenteranno i tradizionali tre livelli di allestimento: la X resterà il denominatore comune a tutta la gamma; le lettere N, R e T identificheranno il livello di equipaggiamento; la D indicherà la vettura a motorizzazione ecodiesel.

A fine mese altro avvenimento importante per la Peugeot con l'arrivo sul mercato delle nuove 405 berlina e Station wagon. Le innovazioni non riguardano tanto la carrozzeria, conservata pressochè inalterata (leggere modifiche alla parte posteriore della berlina: abbassamento della soglia del bagagliaiio, ritocchi alle modanature ed ai gruppi ottici), ma gli allestimenti interni e le motorizzazioni.

Ridisegnata completamente la plancia, il quadro strumenti, i pannelli delle porte ed i rivestimenti. Sette sono i nuovi motori, tutti «puliti», quattro dei quali del tutto inediti. Di questi tre sono a benzina (ovvero un 1.761 cc di 103 cv, un 1.998 cc di 125 cv e un 1.998 cc con 16 valvole di 155 cv), e un diesel, con turbocompressore ed intercooler, di 1.905 cc e 92cv. Gli altri tre propulsori della nuova 405 sono un 1.360 cc (75 cv), un 1.580 cc (90 cv), entrambi a benzina, e un 1.905 cc (70 cv) in versione aspirata per ecodiesel. Undici i livelli di allestimento per le versioni berlina e nove per la versione station wagon.

La Peugeot 405 è stata costruita fino ad oggi in oltre un milione e 600mila esemplari, il 61 per cento dei quali destinati all'esportazione: in Italia, dal 1988 ad oggi, ne sono state venduti più di 90.000 «pezzi».

AUTOSTRADE / PROGRAMMI

Il telepass si allarga

ROMA — Entro quest'anno dovrebbero essere in esercizio sulla rete stradale italiana circa centomila tessere telepass: le potenzialità di smaltimento di traffico delle porte telepass, sottolinea Bruno Cerazza, direttore generale della società Autostrade, sono almeno quadruple rispetto a quelle di una porta di esazione automatica tipo self-service, come la Viacard.

Per queste ultime a fine anno saranno disponibili circa 250 porte automatiche, sui 113 stazioni, che servono tre quarti dell'intero traffico della società. Sempre quest'anno sono in uso un milione e mezzo di tessere di conto corrente, e si prevede saranno utilizzate 4,5 milioni di tessere con importo scalare prepagate.

E' previsto che il 36% delle operazioni di esazione (contro il 33 dello scorso anno) avvenga a mezzo tessera, con un'incidenza sui pedaggi introitati che sale dal 38 al 41 per cento, dato il prevalente uso della tessera da parte di mezzi pesanti o da chi percorre lunghe distanze. Sempre quest'anno, le telecamere di monitoraggio del traffico dovrebbero salire da 78 a 120, e il servizio isoradio arriverà a coprire 1.400 km di rete, la metà del totale.

Il sistema delle telecomunicazioni verrà potenziato entro quest'anno con l'ampliamento della posa del cavo a fibra ottica, che dovrebbe attrezzare in tutto 2.400 km di percorso, contro i duemila dello scorso anno. Sono anche previsti interventi su 25 gallerie, in buona parte in Liguria, per migliorare il sistema di illuminazione.

PUBBLICAZIONI

In Fuorigiri la storia del mondo delle corse

Giornalismo sportivo, degli uomini che hanno fatto di questo sport uno dei più spettacolari e dei più seguiti: tutto ciò è contenuto in «Fuorigiri», un'opera in 60 fascicoli settimanali, di cui il primo è già in edicola (4.900 lire il costo di ciascun volume). Cinque i volumi: i piloti; le case costruttrici; la formula 1; raid, grandi classiche e rally,; sport prototip, corse americane, record di velocità. Volumi che possono poi essere raccolti in appositi contenitori.

Inoltre, ogni quindici giorni, una videocassetta (24.900 lire: la prima con protagonista Migel Mansell, è già disponibile), con argomenti di ampio respiro che vanno dall'esaltazione delle performance dei piloti, quelli di oggi e quelli del passato, alla storia delle gare e dei marchi più famosi.

Autocolloqui

D. — Ho visto la pubblicità di un nuovo portabiciclette che si fissa al portellone posteriore dell'auto: essendo le biciclette «fuori sagoma», bisogna appendere anche il pannello che indica i carichi sporgenti?

R. — Sì, l'articolo 169 del codice della strada lo prescrive per tutti i carichi sporgenti e le biciclette, in questo caso, non fanno eccezione. Ciò non è peraltro sufficiente all'utilizzo corretto di questo accessorio: bisogna infatti ricordare anche che il carico non può in nessun modo sporgere lateralmente dal veicolo (probabilmente sarà quindi necessario smontare anche una ruota), e che la targa deve rimanere ben visibile, sia di giorno che di notte, e che, essendo impedite la visuale attraverso il lunotto posteriore, sarà obbligato il montaggio dei doppi specchietti retrovisori esterni.

D. — Ho notato che quasi tutte le auto dotate di marmitta catalitica, a parità di motore, subiscono un calo di potenza e un aumento dei consumi di benzina; se ciò è vero, quale ne è la causa?

R. — La riduzione di potenza è imputabile alla maggior resistenza che i gas di scarico incontrano nell'attraversare la marmitta: una fitta rete di canali «a nido d'ape», substrato ceramico del catalizzatore vero e proprio, rallentano la velocità di uscita dei gas combusti creando una «sovrappressione» allo scarico, circostanza che è all'origine della perdita di potenza. Per quanto riguarda l'aumento di consumo, esso si verifica immancabilmente nei catalizzatori regolati, ed è determinato dal fatto che il rapporto miscela-combustibile è mantenuto dalla «sonda lambda» costantemente al valore stechiometrico (14,7/1), mentre i motori moderni sarebbero in grado, in un certo intervallo di velocità, di funzionare anche con miscela più povere di benzina.

D. — Qual è il consumo di olio di un motore che può essere considerato accettabile?

R. — E' necessario e non solo accettabile, che una certa quantità di olio lubrificante venga consumata nel normale funzionamento da un motore, poiché questa è condizione necessaria affinché le canne dei cilindri vengano lubrificate durante tutta la loro corsa. Premesso che saranno determinanti il numero e le dimensioni dei cilindri e la velocità di rotazione del motore si considera normale, in un motore nuovo, un consumo di olio di 100-300 grammi ogni 1000 chilometri, mentre le case costruttrici fissano un valore di 1000 gr ogni 1000 km, oltre il quale intervenire in garanzia.

Rossano Zanne

FLASH

In auge le S.W.

ROMA — Il pubblico italiano continua a manifestare la sua preferenza per i modelli familiari, Break e Station Wagon, grazie anche al recente ampliamento della gamma dei modelli offerti. Nel primo semestre dell'anno, secondo i dati Unrae, risultano consegnate quasi 128.000 vetture di questo tipo (su un totale di 1,4 milioni di auto), la cui quota sul mercato complessivo, rispetto alla prima metà del 1991, è salita dal 6,6 al 9.1 per cento.

Benzina verde

ROMA — Secondo le cifre rese note all'Unione petrolifera, nei primi sei mesi di quest'anno i consumi italiani di benzina senza piombo sono ammontati a 793.000 tonnellate, con un aumento del 92,2 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Seat Italia

MILANO — Sandro Malatto è il nuovo direttore commerciale della casa automobilistica «Seat Italia». Sostituisce l'amministratore delegato Elias Carsi Sister che aveva ricoperto la posizione pro tempore al posto di Umberto Furlan, uscito dall'azienda. Lo ha reso noto con un comunicato la direzione milanese della Seat Italia. Malatto, 43 anni, nato a Castiglione Chiavarese (Genova), prima di questo incarico era responsabile delle strategie di rete in tutto il mondo per la General Motors Europa nella sede di Zurigo (Svizzera).

Mercato in calo

FRANCOFORTE — Le immatricolazioni di autovetture nuove in Germania sono risultate in calo dell'1,3 per cento rispetto a un mese di giugno già molto fiacco, e addirittura del 36 per cento rispetto al luglio dello scorso anno.